

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**



**ДОКЛАД О РАССЛЕДОВАНИИ ПОСАДКИ НА МЕЛЬ
БУКСИРА «АДМИРАЛ КОЛЧАК» И БАРЖИ «ББР-2630»
В КАРСКОМ МОРЕ 03.10.2020**

Доклад № 02/2020

Орган расследования: Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
(РОСТРАНСНАДЗОР)
Учрежден Постановлением Правительства Российской Федерации № 398 от 30 июля 2004 года.

Address: 37/1, Ленинградский проспект, А-167, ГСП-3, 125993, Москва,
Российская Федерация

Telephone: +7 (499) 231-50-09

Telefax: +7 (499) 231-55-35

e-mail address: head@rostransnadzor.ru

Web: www.rostransnadzor.ru

Руководствуясь правилом 6 главы XI -1 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) и Кодексом международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Кодекс расследования аварий) (Резолюция MSC.255 (84), Федеральная служба по надзору в сфере транспорта провела расследование посадки на мель буксира «АДМИРАЛ КОЛЧАК» и баржи «ББР-2630».

Ространснадзор провел расследование с целью установления причин этого аварийного случая и выработки рекомендаций по их предотвращению в будущем, тем самым способствуя повышению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения моря с судов.

В функции Ространснадзора не входит распределение вины или определение гражданской или уголовной ответственности.

Данный доклад не предназначен для использования в контексте юридических, дисциплинарных или других разбирательств.

Выдержки из доклада могут быть опубликованы точно и не в вводящем в заблуждение контексте без специального разрешения, в любом формате и на любом носителе при условии, что должным образом указан источник информации.



КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВАРИИ

03.10.2020 в 06:20 LT (UTC+7) в проливе Вилькицкого у мыса Челюскин штормовым ветром и волнением выбросило на береговую отмель буксир «АДМИРАЛ КОЛЧАК» с несамоходной баржей «ББР-2630». Экипаж буксира покинул судно в полном составе. Буксир «АДМИРАЛ КОЛЧАК» остался на мели с креном 25° на правый борт, а баржа, частично затонула у береговой черты. Пострадавших нет. Загрязнения окружающей среды не произошло.

СВЕДЕНИЯ О СУДАХ



Рис. 1. Буксир «АДМИРАЛ КОЛЧАК»

Название	АДМИРАЛ КОЛЧАК
Тип судна	Буксир
Флаг	Российская Федерация
Номер ИМО	7023829
Порт регистрации	Большой порт Санкт-Петербург
Место и год постройки	ГДР, 1970
Наибольшие размерения судна	длина - 32.02 м, ширина 8.2 м, высота борта 3.7 м

	4
Высота надводного борта	0/73
Осадка на момент аварии (нос)	3.0 м
Осадка на момент аварии (корма)	3.2 м
Численность экипажа	7
Валовая вместимость (ГТ)	245
Тип и мощность судовой энергетической установки	6NVD48A-2U, 1 шт. 551 кВт
Число и конструкция гребных винтов	1 винт фиксированного шага
Конструкция руля, ПУ	1 балансирный руль, электрогидравлическое ДРУ-5
Скорость полного хода (узл.)	10
Электрорадионавигационные приборы	судовая станция ИНМАРСАТ – SAILOR 6110GMDCC System - 2 шт., приёмник НАВТЭКС SNX-200 - 1 шт., спутниковый АРБ системы КОСПАСС-САРСАТ SEP-406 - 1 шт., устройство РТ9-3 – 1 шт.
Радиостанция	STR-580D, 0,25 кВт, ПВ/КВ Sailor 6310, р/с Гранит 2р-24 -2 шт. р/с Гранит Р-44, УКВ станция Sailor 6222, STR-580D
Штатный комплект спасательных средств	Спасательные плоты: Viking 10ДК-2 шт., спасательные круги-4 шт., спасательные шлюпки - ПК/РД - 380 - 1 шт., шт., жилеты спасательные 13 шт., гидрокостюмы - 10 шт.
Число и мощность водоотливных средств	осушительный насос SSM1- 50/125/3, осушительный насос ПМЕ -28/40/4. 1ПН на 25 м³/ч, 1ВН на 60 м³/ч

Противопожарные средства

Насос пожарный Smv1-65/2, огнетушители ОП-5 – 5 шт., ОУ-5 - 5 шт., система CO2 8 баллонов по 40 литров. 215F/Z-2-2 шт., пожарные рукава - 16 шт., стволы пожарные - 16 шт., огнетушители пенные - 2 шт., комплект пожарного инструмента - 2 шт., газоанализатор - 1 шт.

Класс судна

М-
СП3,5(лёд30)

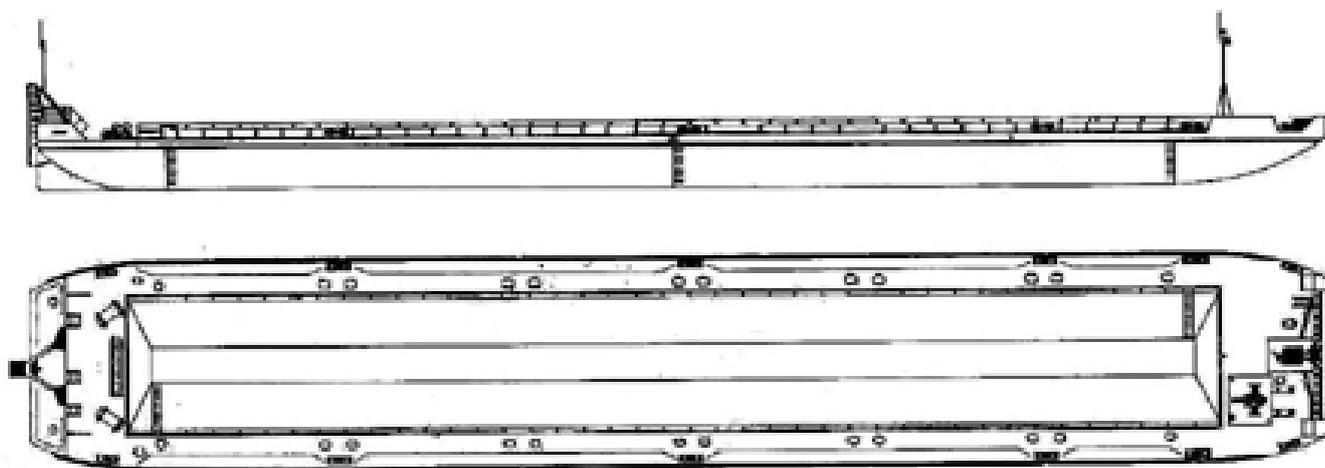


Рис. 2. Бункерная баржа «ББР-2630» проекта Р-89

Название:	ББР-2630
Тип судна:	Бункерная баржа
Флаг:	Российская Федерация
Номер ИМО:	Нет
Порт регистрации	Котлас
Год постройки:	1977
Наибольшие размерения судна:	длина - 65.06 м, ширина 14.2 м, высота борта 2.0 м, наибольшая высота с надстройками 3.8 м
Осадка на момент аварии (нос)	0.60 м
Осадка на момент аварии (корма)	0.90 м
Валовая вместимость (ГТ)	518

СВЕДЕНИЯ ОБ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ

Дата и время	03 октября 2020 г. 10:20 LT (UTC+7)
Тип аварийного случая	Очень серьезная авария
Место аварийного случая	$\varphi=77^{\circ}42,77'N$; $\lambda=104^{\circ}16,99'E$
Травмировано/погибло	Нет
Загрязнение окружающей среды	Не произошло
Судовая операция	Буксировка
Гидрометеословия	Ветер E-NE 14-19 м/с, высота волн 1.5 м

УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПРИ КОТОРЫХ ПРОИЗОШЕЛ АВАРИЙНЫЙ СЛУЧАЙ

03 октября 2020 г. около 04:00 LT (UTC+7) буксир «АДМИРАЛ КОЛЧАК» с баржей «ББР-2630» на буксире, выйдя из порта Северодвинск, прибыл к мысу Челюскина в Вилькицком проливе, соединяющим Карское море с морем Лаптевых и стал на якорь с баржей в 400 метрах

восточнее мыса Челюскин.

С 04:00 до 10:00 вахту на буксире «АДМИРАЛ КОЛЧАК» нёс старший помощник капитана (СПКМ). С рассветом, около 07:00 баржа была переставлена носовой аппарелью к берегу на мысе Челюскина под погрузку порожних ёмкостей под топливо. Перед погрузкой, при проверке балластных танков баржи, СПКМ было обнаружено, что в форпике и в левом носовом балластном танке имеется вода, поступающая через палубу. Членами экипажа была налажена откачка воды из носового балласта и форпика.

В 08:00, после постановки баржи к берегу, буксир «АДМИРАЛ КОЛЧАК» отошёл на рейд и стал на якорь в 200 метрах к востоку от баржи. Погрузочными операциями и креплением груза (порожних ёмкостей под топливо) на барже «ББР-2630» занимались береговые службы.

Около 09:00, во время грузовой операции, резко ухудшились погодные условия, ветер SE-E усилился до 10-12 м/с порывами до 15-17 м/с, высота волн достигала 1,5 м, усилился накат волн на берег. Капитаном было принято решение прекратить погрузку и отбуксировать баржу от берега во избежание повреждения корпуса баржи.



Рис. 3. Попытки буксира отвести баржу от берега

В 09:40, когда на баржу «ББР-2630» уже был заведён буксирный трос, подошедшей волной буксир «АДМИРАЛ КОЛЧАК» ударил дном левого борта о каменистое дно. Экипажу была дана команда осмотреть корпус судна на наличие повреждений и водотечности. В котельном отделении буксира была обнаружена пробоина и интенсивное поступление забортной воды. Для устранения водотечности капитаном буксира было принято решение подойти к берегу. У берега члены экипажа предприняли действия по откачке воды из котельного отделения и заделке

пробоины аварийно-спасательным инвентарём. Котельное отделение было загерметизировано.

В 10:20, во время выполнения аварийных работ, произошло резкое ухудшение погодных условий. Ветер E-NE усилился до 14 м/с и в порывах достигал 19 м/с. В это время баржу «ББР-2630» ветром и волнением выбросило правым бортом на береговую отмель.

Ухудшение гидрометеоусловий создало угрозу безопасности буксира «АДМИРАЛ КОЛЧАК», но предпринятые попытки буксира самостоятельно отойти от берега к положительным результатам не привели. Капитаном буксира была запрошена помощь у т/х «ВЕЛЬБОТ-154», стоявшего на якоре поблизости. На буксир был подан проводник с т/х «ВЕЛЬБОТ-154», но затем судно сорвало с якоря, и он не смог оказать помощь буксиру в отходе от береговой черты. После ухудшения погоды буксир прибило левым бортом к береговой отмели. Накатом волны и порывами ветра буксир «АДМИРАЛ КОЛЧАК» начало сильно раскачивать с борта на борт. СМХ дал распоряжение машинной команде держать механизмы в рабочем состоянии.



Рис. 4. Буксир «АДМИРАЛ КОЛЧАК», выброшенный на береговую отмель

05.10.2020 после того, когда крен буксира достиг 25° на правый борт, залило водой электромотор охлаждения судовых установок. СМХ доложил о случившемся капитану. Экипажем были приняты меры по дополнительной герметизации судна и предотвращения загрязнения окружающей среды: закрыты кингстоны, задраены все двери в переборках машинного отделения, проверены горловины топливной цистерны, так как в топливной цистерне осталось дизельное топливо в количестве 8 тонн. Капитаном был отдан приказ об оставлении судна экипажем. Экипажу было объявлено, чтобы собрали все свои документы для эвакуации на берег. Экипаж покинул судно с помощью автопогрузчика, подъехавшего к борту.



Рис. 5. Баржа «ББР-2630» на береговой отмели

С началом ухудшения погодных условий и усилением ветра до 19 м/с баржа «ББР-2630», сорванная со стоянки и прибитая правым бортом к береговой отмели, получила повреждения корпуса, вследствие чего частично затонула.

При оставлении судна экипажем капитан не обеспечил сохранность судового журнала и судовых документов.



Рис. 6. Оставленный экипажем буксир «АДМИРАЛ КОЛЧАК»

Сертификация

"АДМИРАЛ КОЛЧАК" имел классификационное свидетельство буксира, выданное Российским речным регистром после проверки 26 июля 2019 года, которое было действительно до 26 июля 2023 года.

Классификационное свидетельство ограничивало район плавания буксира "АДМИРАЛ КОЛЧАК" и не давало судну разрешения на эксплуатацию в той части акватории Карского моря, где произошла авария.

ПРИЧИНЫ АВАРИИ

Недооценка капитаном буксира «АДМИРАЛ КОЛЧАК» навигационно-гидрографических и гидрологических факторов при постановке баржи к необорудованному берегу

Значительное снижение способности буксира маневрировать на мелководье, когда подкилевой зазор составлял менее половины осадки судна, а также вблизи берега, что также отрицательно влияло на маневренность буксира.

Неоправданный риск капитана буксира при попытке отвести баржу от берега в сложившихся гидрометеоусловиях.

ФАКТОРЫ, СПОСОБСТВОВАВШИЕ АВАРИИ

Буксир «АДМИРАЛ КОЛЧАК» и баржа «ББР-2630» эксплуатировались в неразрешённом классификационными документами районе плавания у мыса Челюскина в Карском море.

Изменение направления а также усиление ветра и волнения явились неожиданностью для капитана буксира, из чего можно предположить, что прогнозы погоды на судне не принимались или не учитывались при принятии решения о постановке баржи к берегу под погрузку.

ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПОДОБНЫХ АВАРИЙ В БУДУЩЕМ

Важно учитывать гидродинамическое влияние глубины под килём на управляемость судна и близость к берегу на способность эффективно маневрировать.

Постоянный контроль за погодой, ее вдумчивый и профессиональный анализ, является лучшей гарантией успешного выполнения рейса. Необходимо всегда быть готовым к изменениям погодных условий в районе плавания.

При плавании на мелководье и вблизи берега, а также в сложных гидрометеоусловиях следует постоянно поддерживать бдительность в отношении управления судном.
